Nr. 1 1 MARCA 1928 R. ROK I



SZOFER KRAKOWSKI



MIESIĘCZNIK ZAWODOWEGO ZWIĄZKU AUTOMOBILISTÓW W KRAKOWIE

Redakcja: Kraków, Plac Matejki l. 4 — otwarta od godz. 7—9 wiecz.

NR. 1. 1 MARCA 1928 R. ROK I

Cena 30 gr.

SZOFER KRAKOWSKI

MIESIĘCZNIK ZAWODOWEGO ZWIĄZKU AUTOMOBILISTÓW W KRAKOWIE

Redakcja: Kraków, Plac Matejki l. 4 — otwarta od godz. 7—9 wiecz.

KOLEDZY!

Stanowimy armję! Jest nas około 3000 w Województwie Krakowskiem.

3000 ludzi złączonych jednym zawodem i jednym programem, to siła, z którą każda organizacja społeczna musi się liczyć!

Mimo wspólnych zawodowych interesów niestety — nie wielu z nas zrozumiało dotąd, że *siła nasza leży w silnej organizacji zawodowej.*

Organizacja nasza pod nazwą Zawodowy Związek Automobilistów (Z. Z. A.) w Polsce istnieje od kilku lat i siedzibę swą ma w Warszawie. Centrala nasza rozpada się na wojewódzkie Oddziały. Jednym z takich Oddziałów jest nasz Krakowski Oddział, którego biura znajdują się w Krakowie, przy Placu Matejki l. 4.

Dzieje naszego Krakowskiego Związku są Wam przeważnie znane.

Z małego początku, jaki dało nam kilku bardziej uświadomionych kolegów — po pokonaniu szeregu trudności Związek nasz rozwinął się za prezesury Stefana Guślewicza, w ciągu roku 1926/27 do bardzo silnych rozmiarów.

Poczęliśmy odgrywać rolę na szerszej arenie życia społecznego. Poczęto się z nami liczyć w tych władzach, w których musieliśmy bronić interesów zawodowych czyto pojedynczych członków, czy też grup całych.

Wysyłaliśmy częste delegacje do Warszawy, gdzie przez naszych reprezentantów wybitnie współpracowaliśmy przy organizacji Kolegów w Warszawie. Wysyłaliśmy naszych ludzi do pomocy Kolegom z innych dzielnic do organizowania Kolegów w Kongresówce i w Poznańskiem.

Mimo z jednej strony stosunkowo niewielkich dochodów — a z drugiej strony mimo dużych wydatków organizacyjnych, kasa nasza w czasie jej bilansowego za rok 1926/27 zamknięcia, wykazywała nadwyżkę około $1^1/_2$ tysiąca złotych. Niezależnie od tego z zabawy szoferów w styczniu 1927 roku zdołaliśmy odłożyć przeszło 1000 zł. w P. K. O.

Walne zgromadzenie z dnia 12 marca 1927 r. zapoczątkowało erę upadku naszego Związku. Wybrany wówczas zarząd z Kol. Altmanem na czele nie odpowiadał swemu zadaniu. Członkowie Zarządu na posiedzenia przeważnie nie przychodzili i losem Związku coraz mniej się interesowali. Niestety antagonizm niektórych członków Zarządu a w szczególności godny ubolewania antagonizm między prezesem Altmanem a sekretarzem Rydlem doprowadził Związek do zupełnego upadku. Z Zarządu wybranego na Walnem Zgromadzeniu dnia 12 3 1927 pozostał na posterunku jedynie kol. Lasmański viceprezes, Rydel jako sekretarz i Molenda jako skarbnik.

Ogół Kolegów, widząc co się w organizacji dzieje, stracił coraz bardziej zaufanie do Związku. Dochody związkowe zmniejszyły się do minimum, natomiast wydatki wzrosły znacznie. Tu trzeba wspomnieć, że lwią część wydatków przeznaczono na urządzenie nowego lokalu przy Placu Matejki l. 4, gdyż dawny lokal w Rynku 22 musieliśmy opuścić. I szczęściem się dla nas okazało, że w cza-

Koledzy rozpowszechniajcie nasze pismo!

sie tego rozbicia i upadku chociaż został nam lokal. Bo dobre imię Związku i zaufanie naszych Kolegów do władz Związku dużo ucierpiało.

W tej rozpaczliwej dla Związku sytuacji ogół Kolegów uprosił Kol. Guślewicza, by cofnął swą rezygnację z prezesury, zgłoszoną na Walnem Zgromadzeniu 12/3 1927 r.

Kol. Guślewicz, widząc załamanie się instytucji, którą na równi z kilkoma innymi Kolegami stworzył i która aż do czasu jego ustąpienia tak pięknie się rozwijała, zgodził się na zwołanie Nadzw. Walnego Zgr. w dniu 16 października 1927 r., na którem zgromadzeni przez akłamację wybrali go prezesem.

I odtąd rozpoczął się, po kilkumiesięcznym okresie upadku, nowy sanacyjny okres.

Urządzono biura, dostosowano godziny urzędowania do wymogów zawodowych, zaangażowano płatnego sekretarza. Stale co tydzień każdego wtorku odbywają się posiedzenia Wydziału, na których wszyscy członkowie Zarządu stale się zjawiają i do późnych godzin obradują.

Wybrana na październikowem zgromadzeniu Komisja szkontrująca, składająca się z Kol. Dr. Aschenbrennera, Rzepy i Zydkiewicza, przeprowadza najmozolniejsze szkontrum z działalności Kol. Altmana, Rydla, Molendy.

Szkontrum to w najbliższym czasie zostanie ukończone i Wam, w następnym numerze, podane do wiadomości.

Założyliśmy własną bibljotekę dla członków. Urządziliśmy uroczystość św. Mikołaja dla naszych dzieci, która wypadła bardzo mile i pozostawiła na obecnych najserdeczniejsze wrażenie. Urządziliśmy doroczną zabawę w „Sokole", która oprócz dochodu czystego, pokazała licznie zebranej publiczności i z poza sfer szoferów, że „szofer to nie musi być koniecznie pijak".

Utworzyliśmy nasze oddziały i pododdziały, jak miejski park samochodowy, poczta i t. p.

Wybraliśmy dla naszych oddziałów i dla garaży mężów zaufania, stanowiących ogniwo pośredniczące między daną grupą pracowników a zarządem.

Na naszych posiedzeniach i zebraniach sekcyjnych ułożyliśmy postulaty pracowników miejskich i pocztowych.

Popłaciliśmy przeważnie długi pochodzące z poprzednich miesięcy.

Uregulowaliśmy nasz stosunek do Rady Zw. Zaw. w Krakowie i do Centrali w Warszawie.

Słowem doprowadziliśmy już w tym stanie do uzdrowienia częściowego stosunków, jakie niestety z winy niektórych Kolegów w naszym Związku zapanowały.

Czeka nas jeszcze wiele wiele ciężkiej pracy!

I do tej pracy Was Koledzy wzywamy. Zapomnijcie o porachunkach, zapomnijcie o egoiźmie, podkasajcie ręce i zabierzcie się wspólnie z nami do pracy dla stworzenia zdrowej, silnej organizacji zawodowej!

Wysyłamy dziś Wam pierwszy numer naszego zawodowego, miesięcznego organu.

Wysyłamy z myślą, że organ ten będzie nas łączył, że na jego szpaltach będziemy Was zagrzewać do walki dla ogólnych naszych interesów. Upraszamy każdego z Was, by nam służył radą i pomocą w tej pracy organizacyjnej.

Niech organ nasz będzie naszą zawodową trybuną.

Niech Was uświadomi, że w organizacji silnej leży nasza moc i siła.

Niech Was zagrzeje i skupi pod jednym hasłem:

Wszyscy za jednego i jeden za wszystkich!

Pokażmy światu, że szofer to nie „pijak i złodziej", ale uświadomiony społecznie i wyrobiony etycznie pracownik społeczny.

Pokażmy innym, że stać nas na organizację, z którą się trzeba liczyć, a nie jak dotąd, którą można lekceważyć.

Droga to może długa i ciernista — ale początek dany — reszta zależy od Was

My, którzy pracujemy w Zarządzie, ofiarujemy swój czas i siły —

Wy — dla których pracujemy, pokażcie, żeście są warci tego, pokażcie, że musicie być potęgą.

Idźcie między Kolegów i wołajcie głośno nasze hasła!

Niech żyje Zaw. Zw. Automobilistów!

Niech żyje nasz organ!

Niech żyje hasło jednolitej, ofiarnej organizacyjnej pracy!

Krakowski Związek Zawodowych Automobilistów

Szoferzy i pracownicy automobilowi łączcie się!

W sprawie postulatów
Miejskiego Parku Samochodowego i szoferów zajętych przy Dyrekcji Poczt i telegrafów w Krakowie.

W styczniu b. r. w lokalu naszego Związku zwołane zostało zebranie wszystkich pracowników zajętych w warsztatach samochodowych i szoferów, zajętych w Parku Miejskim względnie w Zakładzie Czyszczenia Miasta.

Na zebraniu tem oprócz całego naszego Zarządu i naszego syndyka, obecnym był również reprezentant klubu radzieckiego P. P. S. towarzysz Teodor Klutschka.

Na 4-ro godzinnej konferencji członkowie podnosili cały szereg postulatów natury ekonomicznej i zawodowej.

Postulaty te opracowane następnie przez nas, brzmią jak następuje:

MEMORJAŁ
Zawodowego Związku Automobilistów w Polsce, Oddział w Krakowie, w sprawie postulatów szoferów, zajętych w Parku Miejskim w Krakowie.

I.
Regulacja płac.

A). Płace pracowników szoferskich do tej pory nie są należycie uregulowane.

Wszyscy pracownicy prawie są zajęci jako robotnicy dzienni. Wyjątek stanowi 18 pracowników, którzy dotąd otrzymali etat, inni natomiast mimo upływu długiego czasu i mimo zapowiedzi Magistratu z dnia 7. X. L. Pr. 6125/26 dotąd na etat swój bezskutecznie czekają.

Wskutek braku zetatyzowania szoferów, zajętych w Parku, położenie ich jest najgorsze w porównaniu z innymi szoferami, zajętymi w innych gałęziach użyteczności publicznej np. szoferami zajętymi przy Straży Pożarnej, którzy wszyscy są funkcjonarjuszami etatowymi.

Krzywda ta zaś uwydatnia się tem jaskrawiej, jeżeli się zważy różnicę, jaka zachodzi przy ocenianiu pracy jednych i drugich pracowników.

W czasie bowiem, gdy szoferzy zajęci przy Straży Pożarnej jakkolwiek pracują bardzo ciężko podobnie jak szoferzy w Parku Miejskim, to jednak szoferzy zajęci w Parku Miejskim pracują nadto codziennie od godziny 5-tej wzgl. 6-tej rano, do godziny 2-giej, 3-ciej i 4-tej popołudniu.

W czasie, gdy szoferzy zajęci służbowo ruchem Straży Pożarnej, ze względu na ciężki rodzaj swej pracy, mają znacznie zredukowaną odpowiedzialność za bezpieczeństwo uszkodzenia ciała przechodniów wzgl. uszkodzenia cudzej własności — to szoferzy zajęci w Parku Miejskim odpowiadają nie tylko w myśl ogólnych przepisów ustawowych, ale nadto odpowiadają za sprzęt parkowy wzgl. powierzone sobie wozy, mimo, że praca ich odbywa się wśród najrozmaitszych a raczej wśród najgorszych warunków atmosferycznych, wjazdów i wyjazdów na miejsca normalne dla ruchu automobilowego niedostępne, a grożące ustawicznem psuciem się czy łamaniem części wozu.

Jeżeli do tego dodamy, że szoferzy Parku obowiązki swe spełniają wśród deszczu, słoty, błota, mrozu, zawieji śnieżnych, że zajęci są wywożeniem śmieci gnijących odpadków, stanowiących jak wiadomo, siedlisko najrozmaitszych chorobotwórczych bakterji, grożących życiu i zdrowiu, to w porównaniu ze szoferami zajętymi przy Straży Pożarnej, położenie szoferów zajętych w Parku Miejskim uwydatnia się znacznie niekorzystniej i bardzo krzywdząco.

Na tym tle każdy zrozumie jak krzywdzącem jest, że z szoferów zajętych w Parku Miejskim zaledwie 18-tu pracowników etat otrzymało, a reszta pracuje jako dzienni robotnicy.

B). Poza kwestją etatu dalszym postulatem zasadniczym szoferów jest kwestja poprawy bytu materjalnego, przez uzyskanie podwyżki płacy.

Zauważa się, że w czasie ostatnim dwuletnim szoferzy otrzymali zaledwie raz jeden podwyżkę, dziś już wskutek wzmożenia się drożyzny, będącą zupełnie bez znaczenia.

W tym samym czasie zwyczajni dzienni robotnicy zajęci przy ładowaniu i wyładowywaniu śmieci z wozów otrzymali trzechkrotną podwyżkę, a ostatnio w miesiącu styczniu znowu im podwyżkę tę przyznano.

Obecne płace szoferów wahają się między 7 zł. a 8 zł. 40 gr. dziennie.

Płace te już nie tylko ze względu na ciężar pracy i odpowiedzialność tejże, ale ze względu na ogólną drożyznę, urągają wprost najprymitywniejszym wymogom, stawianym przez życie.

Nie trzeba zbyt długo się rozpisywać i uzasadniać, ażeby wytłomaczyć, że jest rzeczą prawie niemożliwą wyżyć normalnie za te kwoty dziennie, pracując tak ciężko, tembardziej jeśli się uwzględni, że każdy niemal szofer zajęty w Parku Miejskim obarczony jest swoją rodziną.

Płace dzisiejsze uregulowane były przed dwoma laty i w tej wysokości po dzień dzisiejszy niezmienione pozostały.

Jeżeli do tego uwzględni się, że od płacy tej odciąga się rozmaite opłaty publiczne i komunalne, to położenie tej rzeszy pracowników okaże się jeszcze krytyczniejsze.

Na dobitek wszystkiego jeszcze od tych głodowych płac strąca się bardzo często pracownikowi koszta naprawek, jakie musi tenże często przy wozie uskutecznić, rzekomo z winy danego pracownika spowodowane, mimo tego, że uszkodzenia te bardzo często pochodzą z powodu normalnego zużycia, albo przypadkowego uszkodzenia.

Widać z tego, że żądanie podwyżki płac jest najzupełniej uzasadnione.

II.
Żądamy zatem:

1). Przyznania etatów dla wszystkich pracowników w Parku i to dla pracowników szoferskich jak i warsztatowych,

2). unormowania godzin pracy i płacy w ten sposób, by ustawa o 8-godzinnym dniu pracy nie była nigdy naruszoną i by za godziny nadliczbowe było zagwarantowane należyte wynagrodzenie,

Koledzy rozpowszechniajcie nasze pismo!

3). żądamy 50% podwyżki płacy dla wszystkich pracowników a to w uwzględnieniu wyjątkowo ciężkiej odpowiedzialnej pracy funkcjonarjuszy w Parku,

4). żądamy dla pracowników etatowych unormowania w dekretach wynagrodzenia za godziny ponadliczbowe,

5). ze względu na szoferów zajętych przy wozach miejskich piekarni, żądamy by ustanowiono dwie zmiany szoferów dla obsługi tych wozów, gdyż dotychczasowi szoferzy pracują bez ograniczenia godzin z największem wyczerpaniem fizycznem, przy niewystarczającem wynagrodzeniu.

6). to samo żądanie odnosi się do szoferów zajętych przy beczkowozach.

Zauważa się w tem miejscu, że wszystkie inne instytucje miejskie jak Elektrownia i Wodociąg wynagradzają zajętych u siebie szoferów wprawdzie nieco gorzej aniżeli Straż Pożarna, ale wyrównują różnice tych płac w formie premji i dodatków, z funduszów własnych tychże Instytucji, które w odróżnieniu do Parku Miejskiego i Straży Pożarnej pracują systemem handlowym.

7). Żądamy utworzenia stałej Komisji dla badania szkód, wyrządzonych w wozie lub sprzęcie parkowym, w skład której to Komisji oprócz członków desygnowanych przez Magistrat, winien wejść jeden reprezentant Związku Szoferów jako praktyk i jeden znawca, ile możności znawca sądowy, ustanowiony z poza Magistratu, stale fungujący przy tejże Komisji.

Z natury bowiem rzeczy, wozy przeznaczone do pracy na trzęsawiskach, błotach, śmietniskach, rupieciach, ulegają często wypadkom, zawinionym zwyczajnie przez teren i warunki, a rzadko kiedy przez szofera.

Powstałe stąd uszkodzenia wedle wytworzonej praktyki niestety stale kładzie się na karb szoferów i to przeważnie bez jakiegoś komisyjnego zbadania i bez uwzględnienia słusznego tłómaczenia się szoferów.

Wskutek nadto zniszczenia wozu, spowodowanego normalnem używaniem tychże i nienależytej konserwacji tychże wozów, powstają naturalne defekta, za które stale czyni się odpowiedzialnym danego szofera.

Ustalenia winy i wysokości szkody dzieją się bez ingerencji odnośnego szofera i bez możności objektywnego, niezainteresowanego czynnika, jakim mógłby być obojętny znawca, a ustalone w ten sposób kwoty ściąga się z gaż i poborów pojedyńczych pracowników.

Ten stan rzeczy krzywdzi w wysokim stopniu pracowników tak moralnie jak i materjalnie, bo wypadki niezawinione często przez szofera stanowią później bardzo często mylną i krzywdzącą podstawę dla wydawania opinji czy kwalifikacji.

8). Domagamy się dostarczenia szoferom kożuchów ze względu na to, że szoferzy pełnią swoje obowiązki wśród najgorszych warunków atmosferycznych, mrozu, deszczu i śniegu.

Brak tego ciepłego okrycia przyznanego we wszystkich Instytucjach publicznych jak i prywatnych, naraża szoferów zajętych w Parku Miejskim, a pełniących służbę swoją całemi godzinami i dniami na ulicy, na ustawiczne zaziębienia i choroby, grożące nawet utratą zdrowia.

Magistrat uznając konieczność tego postulatu zamówił wprawdzie przed półtora rokiem pewną ilość kożuchów, zaniedbał jednak dopilnowania tej sprawy, wskutek czego mimo upływu tak długiego okresu czasu obecnie, a więc już w połowie zimy zdołano zaopatrzyć w kożuchy., aż 4-ch pracowników, resztę pozostawiając bez okrycia.

9). Żądamy by tak szoferom jak i pracownikom warsztatowym dostarczono ubrań pracowniczych wzgl. roboczych, chroniących pojedynczych pracowników od niszczenia swego własnego ubrania, na które sobie pracownik, obarczony często liczną rodziną, przy tych — jak to wyżej przedstawiono — głodowych płacach, żadną miarą pozwolić nie może.

10). Żądamy stworzenia lokalu wypoczynkowego, w którymby pracownik mógł odpocząć, zapalić papierosa, ewentualnie zjeść posiłek, albowiem w obecnym stanie rzeczy, gdy pracownikowi słusznie jest zabronione palenie papierosów w garażu i na podwórzu, zmuszeni są szoferzy i robotnicy warsztatowi, ulegający temu nałogowi palić papierosy w klozetach, co oczywiście połączone jest z wdychiwaniem smrodu. Ten stan rzeczy ze względów higjeny głębszego uzasadnienia nie wymaga.

Konieczność ta wynika także i z tego faktu, że cały szereg pracowników ze względów oszczędnościowych mieszka w najodleglejszych stronach miasta, wskutek czego bardzo wielu pracowników jest skazanych, ze względu na dłuższą pracę, pozostawać w warsztatach bez jakiegokolwiek posiłku, względnie skazani są na posilanie się w knajpach okolicznych, co oczywiście jest z wielu względów niekorzystnem.

Upraszamy zatem Wysokie Prezydjum raczy wziąć pod rozwagę te najskromniejsze narazie nasze postulaty i z przyczyn ogólno-ludzkich, socjalnych i ekonomicznych, a także w interesie dobra służby, postulaty te w najszybszym czasie zrealizować.

Równocześnie i szoferzy i motocykliści zajęci przy Dyrekcji Poczt i Telegrafów w Krakowie przedłożyli szereg żądań, ujętych również w formę memorjału, który poniżej przytaczamy:

MEMORJAŁ

w sprawie szoferów i motocyklistów zajętych przy Dyrekcji Poczt i Telegrafów w Krakowie.

1). Ośmiogodzinny dzień pracy nie jest odnośnie do szoferów motocyklistów zajętych przy Poczcie przestrzegany. — Szoferzy pracują przeciętnie 13—14 godzin dziennie, co nietylko narusza ustawę z 18 grudnia 1920 r. Dz. U. R. Nr. 2, poz. 7., ale w pierwszym rzędzie odbija się w sposób niesłychanie szkodliwy na zdrowiu pojedyńczych pracowników i ich zdolności do pracy, a w konsekwencji także na sprawności służby pocztowej.

Będąc przez cały czas, a więc przez cały dzień zajętymi w ruchu, pozbawieni są szoferzy motocykliści możności spożycia ciepłej strawy, tak, że przez cały dzień zmuszeni są żyć albo kawałkiem chleba i wędliną, a conajwyżej przyniesioną ze sobą zwyczajnie zimną herbatą.

Praca rozpoczyna się o godzinie 8-mej, do godziny 9.45 zajęci są szoferzy przygotowaniem maszyn, a o tym czasie wyjeżdżają na rejon, na którym praca jest bardzo ciężka.

Rodzaj służby wymaga szybkiej, na sekundy niemal obliczonej jazdy, grożącej ustawicznem niebezpieczeństwem najechania na przechodniów lub inne pojazdy.

Jeżeli się zważy, że ulice w Krakowie względnie jezdnie są w znacznym stopniu uszkodzone i ze względu na wyboje dla normalnej jazdy niekorzystne, jeżeli się dalej zważy, że publiczność nie jest przyzwyczajona do przepisowego chodzenia i wprost swoim niedbalstwem prowokuje nieszczęścia, jeżeli się dalej zważy, że w tych niekorzystnych warunkach szofer-motocyklista zmuszony jest rejon swój objechać wedle z góry ustalonego czasu, a więc ze znaną w Krakowie szybkością, to rzecz prosta, że warunki te wymagają od takiego szofera wyjątkowej bystrości umysłu, zawsze przytomnego zmysłu orjentacyjnego i odpowiedniego przygotowania fizycznego.

Tymczasem przemęczenie wynikające z 12—14 godzin trwającej pracy, wycieńczenie będące skutkiem nie-

---

Szoferzy i pracownicy automobilowi łączcie się!

należytego odżywienia organizmu, pozbawionego ciepłej strawy w dużym stopniu utrudnia opanowanie przytomne sytuacji i dziwić się należy, że na szczęście w tych warunkach tak rzadkie są nieszczęśliwe wypadki.

Ten stan rzeczy jednak dalej trwać nie może, grozi on bowiem nie tylko nieszczęściem dla pojedynczych szoferów-motocyklistów, ale także i odpowiedzialnością cywilną dla Poczty i dlatego w interesie bezpieczeństwa publicznego, a także w interesie Skarbu Państwa leży, ażeby tym anormalnym stosunkom kres położyć i zgodnie z obowiązującą ustawą przestrzegać 8-godzinnego dnia pracy, który to postulat uzyskać można tylko przez tworzenie dwóch zmian pracowników.

2). Domagamy się utworzenia przy instytucji warsztatów reparacyjnych, obsługiwanych odrębnym personalem mechanicznym i obsługi pomocniczej.

Wedle bowiem dotychczasowych stosunków, szofer-motocyklista, zmęczony całodzienną jazdą po swoim rejonie, na maszynie, która w przeciwieństwie do wozu, wstrząsa i męczy cały organizm, zmuszony jest rzekomo wolny czas po oddaniu służby objazdowej, przeznaczyć codziennie na oczyszczenie i naprawki maszyny.

Usuwanie defektów powodowanych znanymi w Krakowie brukami, jest robotą systematyczną i codzienną, zabierającą kilka godzin dziennej pracy.

We wszystkich instytucjach użyteczności publicznej, istnieją odrębne warsztaty reparacyjne i kadry personalu pomocniczego, które odnośne defekta po oddaniu przez szofera maszyny, we własnym zakresie usuwają — Tembardziej winno to istnieć przy Instytucji jaką jest Poczta, gdzie szofer jest znacznie w wyższym stopniu jak każdy inny szofer, w każdej innej Instytucji, narażony ze względu na konieczność szybkiej jazdy po mieście, na wielką odpowiedzialność tak za maszynę jemu powierzoną, jakoteż i za życie ludzkie.

Z powyższego widać, że postulat ustanowienia odrębnych warsztatów reparacyjnych i służby pomocniczej jest najzupełniej uzasadniony.

3). Płace szoferów-motocyklistów są tak niskie, że urągają prymitywnym wymogom ludzkiej egzystencji, zwłaszcza jeżeli się zważy nie tylko ogólne stosunki gospodarcze i notoryjną drożyznę, ale także niesłychanie wyczerpującą pracę tak fizyczną jak i umysłową, która jest uzależniona w prostym stosunku od należytego odżywienia szofera.

Domagamy się zatem bez głębszego uzasadnienia, powołując się na notoryjność w tym względzie, conajmniej 50% podwyżki naszych płac i ustanowienia specjalnych wynagrodzeń za godziny nadliczbowe powyżej 8 godzin.

Upraszając zatem Wysoką Dyrekcję Poczt o rozpatrzenie tych minimalnych naszych postulatów, uważamy że żądania te nasze będą załatwione w czasie jaknajkrótszym.

Powyższy memorjał imieniem swoich członków zajętych w charakterze szoferów-motocyklistów przy Poczcie, wnosi Zawodowy Związek Automobilistów w Polsce, przez podpisany Oddział w Krakowie i upraszamy o łaskawe powiadomienie nas o decyzji Wysokiej Dyrekcji.

Po opracowaniu tych memorjałów zwołane zostało następnie posiedzenie pełnego Zarządu, w którym wzięli udział zaproszeni przez Zarząd WP. Poseł Dr. Emil Bobrowski i radca miejski Teodor Klutschka, którzy z postulatami powyższemi opracowanemi i zreferowanemi na tem posiedzeniu przez Dra Aschenbrennera się obznajomili.

Memorjały te zostały następnie wręczone p. posłowi Bobrowskiemu, który przyrzekł w tej sprawie poczynić należyte kroki tak w Dyrekcji Poczt i Telegrafów jakoteż i w Magistracie m. Krakowa.

Oczywiście, że postulaty te nie dadzą się zaraz na drugi dzień zrealizować, ale żywimy pełną nadzieję, że Klub radziecki P. P. S. sprawy z oka nie spuści i poczyni jaknajenergiczniejsze kroki celem realizacji tych, tak koniecznych dla nas żądań.

Mamy pełną nadzieję, że w następnym numerze będziemy mogli zapodać Wam rezultaty starań naszych w tym kierunku.

Regulacja ruchu kołowego w Krakowie.

Na podstawie przepisów § 102 lit. d Statutu dla miasta Krakowa z dnia 6 października 1901 Dz. u. kr. Nr. 108 Magistrat zakazuje przejazdu samochodami ciężarowymi przez ulicę Wielopole a to pod rygorem grzywny 200 zł., albo aresztu przez 14 dni (L. 25808/25.

Na podstawie przepisów § 102 lit. d Statutu dla miasta Krakowa z dnia 6 października 1901 Dz. ust. i rozp. kraj. Nr. 108, Magistrat zakazuje przejazdu motocyklami przez ulicę Syrokomli, a to pod rygorem grzywny 200 zł. lub kary aresztu przez 14 dni. (L. 13690/25).

Na podstawie przepisów §§ 53 tudzież 60 ustęp 30 Statutu dla miasta Krakowa z dnia 6 października 1901 Dz. u. i rozp. kraj. Nr. 108, wydaje się ze względów porządkowych i komunikacyjnych następujące zarządzenie:

Dla autobusów jeżdżących po linjach, które łączą Kraków z innemi miejscowościami stwarza się osobny główny przystanek na Pl. św. Ducha na odcinku między budynkami L. or. 3, 4 i 5.

Koledzy rozpowszechniajcie nasze pismo!

Dojazd do tego przystanku i odjazd z niego odbywać się ma ulicą Szpitalną jedynie od strony ul. Basztowej.

Placu przeznaczonego na przystanek nie wolno zanieczyszczać, nie wolno tam również przeprowadzać żadnych napraw autobusów, dokonywać mycia wozów, czyszczenia, smarowania itp. Wszelkie tego rodzaju czynności należy uskuteczniać w garażach. — Niestosujący się karani będą po myśli § 60 ustęp 30 Statutu gminnego grzywnami do 200 zł. lub w razie niemożności ściągnięcia karą aresztu do 20 dni. (L. 8333/26).

Na zasadzie przepisów § 102. lit. d. Statutu dla Gminy miasta Krakowa z dnia 6 października 1901 Dz. ust. i rozp. kraj. Nr. 108 wydaje Magistrat w porozumieniu z Dyrekcją Policji ze względów bezpieczeństwa publicznego, następujące zarządzenie, dotyczące częściowego uregulowania ruchu kołowego w mieście:

§ 1.

Wprowadza się jednokierunkowy ruch kołowy na następujących ulicach:

1) na ulicy Florjańskiej w kierunku od ulicy Basztowej do Rynku Głównego;

2) na ulicy Sławkowskiej w kierunku od Rynku Głównego do ulicy Basztowej;

3) na ulicy Szewskiej w kierunku od Rynku Głównego do ul. Dunajewskiego, względnie Podwale.

Na ulicach tych wolno jeździć tylko w kierunku, jak wyżej oznaczono. Wjazd na powyższe ulice z ulic bocznych dozwolony jest jedynie w kierunku ruchu.

§ 2.

Zabrania się przejazdu przez ulicę Sienną między Rynkiem Głównym a Małym Rynkiem przez ul. Pijarską między ul. św. Jana a ul. Szpitalną, przez Plac Marjacki między kościołem N. P. Marji a kościołem św. Barbary.

Przez powyższe ulice, względnie odcinki ulic, oraz Pl. Marjacki wolno przejeżdżać jedynie w przypadkach uroczystości, ślubów i t. p. oraz w przypadkach, gdy pojazd ma zajechać celem dowiezienia lub odwiezienia osób lub przedmiotów do jednego z domów przy ulicach tych położonych.

§ 3.

Zakaz wjazdu na ul. Florjańską od strony Rynku Głównego, na ul. Sławkowską od ulicy Basztowej i na ulicę Szewską od ul. Dunajewskiego, względnie Podwale, kierunek jazdy na tych ulicach i wjazd na nie z ulic bocznych, oraz zakaz przejazdu przez ulice wyszczególnione w § 2 niniejszego rozporządzenia, zostanie oznaczony odpowiednimi napisami i sygnałami.

§ 4.

Przepisy niniejszego rozporządzenia odnoszą się do wszelkiego rodzaju pojazdów tak osobowych, jak i ciężarowych, mechanicznych i zaprzężonych, wózków ręcznych i rowerów, z wyjątkiem tramwajów.

§ 5.

Przekraczający przepisy niniejszego rozporządzenia karani będą, przez Magistrat, o ile nie podlegają surowszemu ukaraniu, po myśli przepisów rozporządzenia ministerjalnego z dnia 30 września 1857 r. Dz. p. p. Ur. 198 przy zastosowaniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1924 r. Dz. ust. Rzplitej Polskiej Nr. 9, poz. 89, grzywnami od 2 do 200 zł., względnie karą aresztu od 6 godzin do 14 dni.

Nad przestrzeganiem niniejszego rozporządzenia czuwać będą organa Policji Państwowej.

REGULAMIN

dla przystanku wozów autobusowych na Placu św. Ducha, wydany w myśl obwieszczenia Magistratu z dnia 19 kwietnia 1926 r. L. 833/1926/VII.

1. Dojazd dla autobusów na miejsce postoju na pl. św. Ducha i odjazd z placu dozwolony jest jedynie ul. Szpitalną od strony ul. Basztowej.

2. Wysiadania osób przyjeżdżających autobusami odbywać się ma przed poczekalnią obok Domu Artystów, poczem autobusy te zatrzymać się mogą na miejscu postoju wzdłuż budynku realności L. or. 3 (budynek szkolny) najdłużej do 1 (jednej) godziny; o ileby ponad ten czasokres był zmuszony autobus aż do czasu wyjazdu zatrzymać się w mieście, postój jego odbywać się może tylko w garażu.

Szoferzy i pracownicy automobilowi łączcie się!

3. Z tymczasowego miejsca postoju mają autobusy zajeżdżać 20 minut przed odjazdem na linję oznaczoną napisami, umieszczonymi na słupkach żelaznych, uwidaczniającymi końcową nazwę miejscowości danej linji komunikacyjnej. Wyjazd z tego miejsca nastąpić ma na dany znak przez kierownika przystanku.

4. Wczasie postoju nie wolno placu przeznaczonego na przystanek i miejsce postoju zanieczyszczać, nie wolno tam również przeprowadzać żadnych napraw autobusów, dokonywać mycia wozów, czyszczenia, smarowania itp. czynności, które uskuteczniać należy w garażach.

5. Wszystkie autobusy, zajeżdżające na miejsce postoju utrzymywane być mają tak zewnętrznie, jak też i na wewnątrz w stanie schludnym i czystym.

Autobusy, których urządzenia nie będą odpowiadały obowiązującym przepisom, lub też, które nie będą utrzymane w odpowiednim stanie lub wreszcie, których przedsiębiorcy nie wykażą się uprawnieniem przemysłowem, nie będą dopuszczone na przystanek.

6. Przedsiębiorcy, względnie kierowcy autobusów obowiązani są przestrzegać ściśle określonej dla każdego autobusu ilości osób. W razie stwierdzenia, że ilość osób korzystających z przewozu jest wyższa ponad dozwoloną w uprawnieniu przemysłowem, autobus ten tak długo nie może wyjechać z miejsca postoju, jak długo ilość osób nie dozna ograniczenia do przepisanej ilości.

7. Przedsiębiorcy autobusów, względnie ich kierowcy obowiązani są do dnia 25 każdego miesiąca podać kierownikowi przystanku dokładny rozkład jazdy na miesiąc następny oraz taryfę przewozową.

8. W każdym autobusie korzystającym z przystanku na placu św. Ducha umieszczony ma być regulamin niniejszy, w którym nadto uwidoczniony ma być dokładnie czas przyjazdu i odjazdu autobusu tak z przystanku na pl. św. Ducha, jak też i z końcowej linji komunikacyjnej.

9. Regulamin niniejszy oraz dokładny rozkład jazdy autobusów wraz z taryfą umieszczony ma być na miejscu widocznem na pl. św. Ducha w pobliżu przystanku osobowego.

10. Tytułem opłaty za używanie placu i urządzeń na nim się znajdujących, obowiązani są opłacać przedsiębiorcy autobusów kwotę 1 zł. miesięcznie za każde miejsce w autobusie.

Autobusy zajeżdżające na miejsce postoju przygodnie, np. jeden, dwa razy w tygodniu lub w miesiącu, uiszczać mają opłatę w wysokości 10 gr. od każdego miejsca w autobusie.

11. Dopilnowanie wykonania postanowień niniejszego regulaminu oraz ściąganie opłat, powierza się kierownikowi przystanku autobusowego, ustanowionemu przez Polski Związek Turystyczny, a zatwierdzonemu przez Magistrat i zaopatrzonemu w urzędową legitymację.

12. Wobec kierownika tego przystanku obowiązani są tak przedsiębiorcy, względnie kierowcy autobusowi, jak też i publiczność do posłuchu w ramach postanowień obwieszczenia Magistratu z dnia 19 kwietnia 1926 L. 8333/926 oraz niniejszego regulaminu.

13. Niestosujących się do przepisów niniejszego regulaminu, obowiązany jest kierownik dworca wydalić z miejsca przeznaczonego na przystanek.

14. W razie potrzeby wyda Magistrat dodatkowe przepisy uzupełniające, względnie zmieniające postanowienia niniejszego regulaminu.

O centralnem smarowaniu podwozia słów kilka.

Należyte smarowanie wszelkich mechanizmów powodujących tarcia ma doniosłe znaczenie na ich czas trwania użytkowego.

O ile mowa o samochodzie, to pielęgnację w tym kierunku dzielimy zasadniczo na oliwienie motoru i smarowanie podwozia.

Oliwienie motoru zostało jak dotąd, drogą zastosowania jednego ze systemów oliwienia a to rozbryzgowego, pod ciśnieniem lub mieszanego rozwiązanem tak, że o ile działanie danego systemu nie zostało wskutek jakiegoś defektu upośledzone, cała troska nasza ogranicza się niemal

Koledzy rozpowszechniajcie nasze pismo!

do zwracania bacznej uwagi, czy oliwa używana przez nas jest odpowiednią i czy mamy oliwy tej w karterze poddostatkiem.

Na ogół zatem oliwienie motoru nie wymaga od nas wielkiej zabiegliwości i nie wiele trudu ze strony automobilisty wystarczy, aby motor uchronić od zgubnych skutków niedooliwienia.

Inaczej rzecz przedstawia się z podwoziem. O ile przy oliwieniu motoru praca nasza ogranicza się głównie do zaopatrzenia karteru w odpowiednią ilość oliwy, o tyle przy smarowaniu podwozia mamy kilkadziesiąt miejsc zaopatrzonych w małe smarowniczki a każda z nich działa indywidualnie. Chcąc zatem podwozie odsmarować, musimy oddzielnie traktować każdą taką smarowniczkę. Że jest to praca i żmudna i nudna i czas absorbująca, wie o tem każdy samochodziarz, a że przy tej operacji nie podobna i rąk i ubrania nie zabrudzić, wiemy to także z własnego doświadczenia. A ileż to wśród tych smarowniczek jest tak niefortunnie umieszczonych, że często gęsto pomijamy je, bo się do nich dostać trudno, nawet po zdemontowaniu podłogi w karoserji — nie mówiąc już o tu i ówdzie zatkanych smarownicach, nieprzepuszczających wciskanego smaru, a doprowadzenie których do porządku wymaga zdemontowania smarowniczki a niejednokrotnie wyjęcie bolca czy rozebranie połączenia kulowego celem ich oczyszczenia. Słowem smarowanie podwozia nie jest ani tak łatwe i proste ani tak przyjemne, jakby się to na pozór wydawać mogło, a czynności te niejednokrotnie traktowane są opieszale, niedbale i ograniczają się w wielu bardzo wypadkach do smarowania na zewnątrz widocznych łatwo dostępnych i proszących się o smarowanie miejsc z pominięciem całegu szeregu smarowniczek mniej dostępnych czy zdefektowanych.

Zaniedbania pod tym względem nie wychodzą na jaw zaraz i nie są wprawdzie w bezpośrednich skutkach tak tragiczne, jak niedooliwienie motoru, nie mniej jednak przyczyniają się wydatnie do skrócenia „życia" samochodowi.

O ileż byłaby pielęgnacja samochodu uproszczoną, gdyby to podwozie z jego 48 naprzykład smarownicami, było centralnie smarowane, gdyby do tego celu wystarczyło napełnić jakieś naczyńko oliwą, skąd w pewnych odstępach czasu dostawałaby się oliwa do wszystkich wymagających smarowania miejsc. Zyskalibyśmy w ten sposób niewątpliwie dużo czasu, traconego dzisiaj na żmudne smarowanie podwozia, a czas ten możnaby obrócić na większą jeszcze pielęgnację w kierunku zewnętrznego utrzymania samochodu, regulacji pracy motoru, urządzeń pomocniczych, hamulców, kierownicy i t. d.

Jeżeli w końcu weźmiemy pod uwagę samochody, które nie mają zawodowca, a tylko są w ręku automobilisty-amatora, łatwo zrozumieć, jak bardzo ten samochód, nie mniej jednak amator, są krzywdzeni.

Krzywdom tym zapobiega prosty stosunkowo i niezawodny sposób centralnego oliwienia systemu Bowen, o ile jest odpowiednio i solidnie zbudowany. Zastosowanie systemu tego nie tylko odciąża amatora, zawodowca, czy jego pomocnika w pracy około pielęgnacji samochodu, lecz nadto, co ważniejsza, zapewnia tym wszystkim organom stałe równomierne smarowanie, a nie znam drugiego bydlęcia, któreby tak wdzięcznie reagowało na należytą pielęgnację, jak właśnie samochód.

Mechanizm wspomnianego systemu centralnego smarowania podwozia składa się z małego zbiorniczka o pojemności na $^3/_4$ l. oliwy, umieszczonego pod nogami kierowcy (pod podłogą), a zaopatrzonego w pompkę tłoczkową, której górna część, a więc ramię tłoczka wystające ze zbiornika, zaopatrzone jest w mały pedalik na wzór pedalika klapy wolnego wydechu czy akceleratora. Ze zbiorniczka tego pod działaniem pompki uruchamianej nogą kierowcy przez jednorazowe naciśnięcie wspomnianego pedalika (1 raz na 2—3 godzin) przedostaje sę oliwa do przewodu głównego a stąd do rozdzielniczki. Rozdzielniczka jest to komórka zaopatrzona w dwa gniazdka wentylowe, z których jedno znajduje się przy ujściu przewodu głównego oliwnego, doprowadzającego oliwę ze zbiornika (pod działaniem pompki), drugie zaś gniazdko wentylowe znajduje się naprzeciw u ujścia rurki odprowadzającej oliwę do miejsc, które mają być smarowane. Pomiędzy tymi dwoma gniazdkami znajduje się czopek wentylowy dociskany stale sprężynką do gniazdka

Szoferzy i pracownicy automobilowi łączcie się!

pierwszego należącego do głównego przewodu. Pozatem rozdzielniczka jest odpowiedniej pojemności i wypełniona jest powietrzem atmosferycznem.

Przez naciśnięcie nogą pedału (tłoka pompki) wciskamy oliwę głównym przewodem do rozdzielnicy, a pod naporem wciskanej oliwy czopek wentylowy cofa się ze swojego gniazdka, wciskając się równocześnie w przeciwległe gniazdko wentylowe i zamykając takowe. W ten sposób pewna ilość oliwy dostaje się do rozdzielnicy, a nadto w komórce rozdzielnicy powstanie ciśnienie (skomprymowane powietrze). Gdy przestaniemy nogą cisnąć na pedał a temsamem oliwę tłoczyć, czopek wentylowy z powrotem zostaje dociśnięty sprężynką do gniazdka głównego przewodu i zamyka je a temsamem otwiera przewód, służący do odprowadzania oliwy do miejsc, które mają być smarowane. Oliwa znajduje się teraz w rozdzielnicy pod ciśnieniem, a mając przewód odpływowy otwarty, wciska się tam i dąży do miejsca swojego przeznaczenia — początkowo energiczniej, później w miarę spadku ciśnienia, mniej energicznie, co trwa co 2—3 godzin. W ciągu tego czasu oliwa małymi porcjami dostaje się stale do miejsc, które mają być smarowane, tak długo, dopóki ciśnienie w rozdzielnicy nie zrówna się z ciśnieniem atmosferycznem.

W razie zatkania się jednego z przewodów, czopek wentylowy napotyka na opór oliwy znajdującej się w przewodzie odpływowym, a temsamem nie zamyka szczelnie takowego, tak, że przewód ten znajdzie się pod bezpośredniem działaniem pompki, która energicznem ciśnieniem przeforsuje przepływ oliwy.

Celem dokładnego przemycia wszelkich przewodów wystarczy w wyżej opisany sposób spowodować przepływ nafty, która je oczyści ze starej zgęstniałej oliwy i wszelkich zanieczyszczeń, co zresztą przy tym systemie oliwienia niemal że nigdy nie potrzebuje mieć miejsca.

Przewody rurkowe stosowane są przytem ze specjalnego odpornego aliażu, oraz spawane w sposób bezwzględnie zabezpieczający możliwość pęknięcia takiej rurki na szwie lub łączeniu, co miewa jak wiadomo miejsce przy zwyczajnych rurkach oliwnych czy benzynowych.

Urządzenie takie funkcjonuje nienagannie przy każdej temperaturze, przyczem oczywista wskazanem jest w zimie podczas silnych mrozów, gdy temperatura opada poniżej —10° C, używanie oliwy o niskim punkcie krzepnienia, podczas gdy w lecie nadaje się do tego celu oliwa gęsta np. Gargoyla C.

Taki czy inny podobny system centralnego oliwienia podwozia odda niewątpliwie duże usługi naszemu automobilizmowi, upraszczając obsługę naszych samochodów i przyczyniając się w wysokim stopniu do ich lepszego konserwowania. A teraz jak długo to pożyteczne urządzenie niema szerszego zastosowania, smarujmy nasze samochody po dawnemu, brudząc ręce i ubranie, ale smarujmy pomni przysłowia „kto smaruje ten jedzie".

Inż. M. Nanowski.

Przepisy a praktyka.

Przepisy i rozporządzenia odnoszące się do ruchu samochodowego w Polsce mają na celu jedynie ograniczenie swobody kierowcy.

Wzmożony jednak ruch samochodowy w ostatnim czasie zmusił władze administracyjne do ograniczenia również i pieszych w poruszaniu się po ruchliwych ulicach.

O ile pierwsze przepisy odnoszące się do kierowców samochodowych są ściśle przestrzegane, o tyle przepisy odnoszące się do pieszych nie zostały dotychczas w Krakowie wprowadzone w życie.

Przechodzeń w Krakowie posiada pełną swobodę ruchu, bowiem więcej do niego nie należy jedynie chodnik, uważa również jezdnię za miejsce do swobodnego poruszania się a nawet spaceru, co ma miejsce w Rynku Krakowskim, ulicy Florjańskiej, Sławkowskiej, u zbiegu ulic Po-

tockiego i Starowiślnej i wogóle wszędzie. Przejeżdżający samochód uważany jest jako intruz na jezdni, który przeszkadza spacerowiczom w swobodnym poruszaniu się, pogawędkach a nawet i czytaniu gazet, a wszystkie możliwe z tego tytułu wypadki są z góry przesądzane na niekorzyść kierowcy.

W każdym wypadku, kwestjonowana jest szybkość jazdy, o ile naturalnie przekroczyła tempo poruszających się spacerowiczów. Godnym ubolewania jest fakt niezrozumienia przez ogół mieszkańców Krakowa, że samochód konstrukcyjnie zbudowany jest do szybkiej jazdy, w przeciwnym razie nie miałby racji bytu, byłby zaledwie równoznacznym środkiem lokomocyjnym z dorożką konną, bo nawet powolniejszym, gdyż samochody obowiązują przepisy ostrzejsze i bardziej przestrzegane od tych, które obowiązują wehikuły konne. W większości wypadków samochodowych w mieście dowiedzionym jest, że wynikają one wskutek nie respektowania jezdni przez przechodniów. Zgadzam się z tym, że wiele samochodów stale przekracza przepisy. Dzieje się to bądź z winy kierowców, których czasem temperament ponosi, bądź to z winy samej konstrukcji silnika samochodowego, który nie zawsze jest dość elastyczny, by móc na dużej przekładni i na małych obrotach silnika poruszać się bez szkody dla jego mechanizmu z szybkością około 6-ciu do 10-ciu kilometrów na godzinę. Jako przykład przytoczę samochód z silnikiem czterocylindrowym, dającym na małych obrotach około 6 K. M., a samochodem z silnikiem o tejże mocy sześcio lub więcej cylindrowym. W pierwszym wypadku powolna jazda jest szkodliwa, w drugim zaś mechanizm samochodu tego nie odczuje. Z powyższego wynika, że samochody nie posiadające dużej elastyczności silnika, nie powinny być uprawnione do kursowania w Krakowie. Rozumując konsekwentnie zatem również i te samochody, które nie posiadają jeszcze hamulców na cztery koła.

Wobec tego, że to jest nie do przeprowadzenia, należałoby jako wyjście daleko łatwiejsze i racjonalniejsze, zamiast ograniczać szybkość ruchu samochodów, ograniczyć, ująć w karby, wprowadzić dyscyplinę w ruchu pieszym i w ruchu pojazdów konnych.

Jedną z najpoważniejszych ograniczeń ruchu samochodowego w Krakowie jest rogatka. Nie wchodząc w to, czy rogatki w Krakowie mają rację bytu, mimo, że są niektóre w obrębie Wielkiego Krakowa, opłata myta od samochodu osobowego wynosi Zł. 2, co nie jest zupełnie współmiernym z opłatą pojazdu konnego, która wynosi 40 gr. Nie należy zapominać, że samochód dziś już przestał być luksusem. Bezpodstawna różnica opłaty rogatkowej, nie da się wytłómaczyć różnym zużyciem nawierzchni drogi, ponieważ nic tak nie jest w stanie uszkodzić jej, tak jak właśnie hacele podków końskich. Powyższe odnosi się do samochodów na pneumatykach. Uważam również za sprawiedliwsze stworzyć różnicę, jeżeli chodzi i samochody zaopatrzone w masywy.

Traktowanie w ten sposób powyższej sprawy uniemożliwia mieszkańcom Krakowa korzystanie z dobrodziejstw techniki nowoczesnej i wprowadza w stan martwoty ruch samochodowy.

Jak widzimy, przepisy przestarzałe z czasem okazują się martwą literą i mogą przynieść uszczerbek autorytetowi władzy.

T. Baranowski.

Z uchwał Międzynar. Kongresu Kierowców w Paryżu.

Dopuszczenie do kierowania pojazdami motorowemi.

Wszyscy ubiegający się o pozwolenie jazdy na mechanicznie popędzanym pojeździe, muszą się poddać badaniu, celem stwierdzenia ich zdatności fizycznej. Badanie to dotyczyć powinno głównie wzrostu, słuchu, serca i ogólnej zdatności. Badanie ogólnej zdatności, powinno rozciągać się także i na to, czy ubiegający się kandydat nie jest dotknięty jaką chorobą lub jakąś ułomnością fizyczną, któreby stanowić mogło źródło stałego niebezpieczeństwa dla publiczności z racji powierzonego mu kierownictwa pojazdem.

Osoby ubiegające się o zaświadczenie (pozwolenie) na kierowcę mechanicznie popędzanymi pojazdami, o ile nie ukończyły 21 lat życia, nie mogą być uwzględnione.

Szoferzy i pracownicy automobilowi łączcie się!

Najważniejsze wypadki ubiegłego miesiąca.

Jednolity system administracji państwowej wprowadza ogłoszone obecnie rozporządzenie p. Prezydenta Rzeczypospolitej o organizacji i zakresie działania władz administracji ogólnej.

Notę do Litwy przesłał rząd za pośrednictwem naszego poselstwa w Rydze tamtejszemu posłowi litewskiemu Bizauskasowi, który osobiście doręczył ją w Kownie. Kunktatorstwo i nieszczerość Litwy w stosunku do Polski wytyka opinja francuska. Briand w rozmowie z ambasadorem Chłapowskim też ich nie pochwalał.

Porządek dzienny 49 sesji Rady Ligi Narodów został już zakomunikowany rządom państw. Gdańsk, jak zawsze, chce się prawować z Polską.

Niemiecko-sowieckie rokowania gospodarcze toczą się w Berlinie.

Zastrajkowało 130 kopalń czechosłowackich, ogółem około 30.000 górników.

Delegat polski na zjeździe Związków Zawodowych.

Zarząd Główny Związku Automobilistów na posiedzeniu swem uchwalił wydelegować na Zjazd niemieckich Związków Zawodowych, mający się odbyć w Lipsku w dniu 9 marca, Alojzego Adamczyka członka Zarządu Głównego.

Z życia kulturalno-oświatowego Związku.

Zarząd nasz obecnie niemal codziennie do późnych nocnych godzin pracujący, w całym swoim składzie nad uporządkowaniem zabagnionych przez cały rok fatalną gospodarką stosunków, znalazł dość czasu, ażeby oprócz roboty czysto organizacyjnej zająć się także życiem kulturalno-oświatowem członków.

Założono bibljotekę, na którą złożyły się książki częścią darowane, a częścią nabyte, książki oprawione o treści beletrystycznej i naukowej, wypożyczane są członkom i rodzinom za minimalnym wynagrodzeniem.

Urządzono uroczystość św. Mikołaja, która skupiła w sali Związkowej tak rodziny szoferów, jakoteż i dzieci tychże, podarunki złożone przez rodziców zostały następnie rozdzielone między dzieci, które miały ogromną radość, zgłaszając się do św. Mikołaja po odbiór tych podarunków. Mała dziewczynka z rodziny szoferów zadeklamowała syndykowi wierszyk okolicznościowy, który zrobił na słuchaczach bardzo silne wrażenie.

Impreza ta po raz pierwszy zapoczątkowana w naszym Związku nie tylko nie przyniosła żadnej straty, ale nawet dała dość pokaźny dochód.

Dzięki bardzo intensywnej pomocy panien Heleny i Marji Fickównej sala ozdobiona była w sposób artystyczny, ubrana kwieciem sztucznem i ozdobami.

Kółko mandolinistów odegrało w przerwach bezinteresownie szereg utworów, a specjalnie podobały się utwory zagrane na pile.

Dnia 4 lutego b. r. urządził Związek doroczną zabawę szoferów w salach Sokoła, która przyniosła również dla Związku pokaźny, bo około 1.000 zł. wynoszący dochód.

Zabawa ta świetnością swoją poprostu przynosi zaszczyt naszym członkom.

Przepełniona sala Sokoła zgrupowała towarzystwo, pochodzące wprawdzie z rozmaitych sfer, ale zachowujące się w sposób, który kłam zadaje tej opinji, jaka niestety w społeczeństwie na nas wszystkich ciąży.

W zabawie oprócz szoferów i ich rodzin tudzież znajomych, wzięło udział szereg osób stojących na wybitnych stanowiskach w naszym mieście i przeciągnęła się do godziny 8-mej rano.

Część dochodu zgodnie z zapowiedzią naszą i uchwałą Zarządu poprzednio powziętą przeznaczona została na utworzenie funduszów bratniej pomocy, której statut ma być na najbliższym walnym Zgromadzeniu uchwalony, a której celem będzie udzielanie w wypadkach zasługujących na uwzględnienie, dorazowej pomocy dla członków szoferów.

Wkońcu w myśl również uchwały Zarządu

Koledzy rozpowszechniajcie nasze pismo!

postanowiono wydawać miesięcznik zawodowy i fachowy, który w myśl naszego programowego artykułu ma informować ogół członków o pracach organizacyjnych w Związku i ma propagować zasady kulturalnego uświadomienia naszych szeregów.

Powodzenie tego organu zależne jest oczywiście od Waszej pomocy i dlatego wydając ten numer, postanowiliśmy opodatkować pojedynczych członków na fundusz prasowy w wysokości 30 groszy, gdyż koszta wydawania naszego organu przenoszą kwotę 400 zł. miesięcznie.

Wierzymy, że Koledzy, którzy po przeczytaniu całego numeru dojdziecie do przekonania, że praca nasza w ostatnich kilku miesięcy nie była nieproduktywna, dopomożecie nam w kontynuowaniu tej pracy i dołożycie wszelkich starań, aby pismo nasze, które powinno być punktem naszego zawodowego honoru, nie upadło, ale jaknajpomyślniej się rozwinęło.

KOMUNIKATY.

Zarząd Związku Zaw. Automobilistów, Oddział w Krakowie — zawiadamia, że **sekretarjat** czynny jest w dnie powszednie od godz. 6—9 wieczór, w niedzielę i święta od godz. 10—12 w południe we własnym lokalu Pl. Matejki 4. gdzie udziela się w każdym wypadku porad prawnych i fachowych.

Zawiadamiamy wszystkich Członków, i niezrzeszonych szoferów, że za zezwoleniem Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych prolongata kart jazdy i rejestracja samochodów odbywa się przez Związek. Karty jazdy należy składać w sekretarjacie Zw. w godzinach urzędowych.

Równocześnie zawiadamiamy, że nieprolongowane karty jazdy **do dnia 1 kwietnia b. r.** tracą ważność, a właściciele tychże chcąc otrzymać ponownie prawo jazdy, zmuszeni będą zdawać (składać) ponowny egzamin.

Biuro pośrednictwa pracy.

Jak w latach poprzednich — w dalszym ciągu czynne jest przy Związku **biuro pośrednictwa pracy** pod fachowem kierownictwem. Rejestracja bezrobotnych szoferów odbywa się codziennie od godz. 6—9 wieczór, — tamże ogłaszanie wolnych posad.

Zarząd Zaw. Związku Autom. zawiadamia P. T. właścicieli samochodów, że rozporządza większą ilością zdolnych szoferów — mechaników — ślusarzy, oraz monterów. W nadzieji, że P. T. właściciele samochodów zechcą korzystać z naszych usług, — zwracamy się **z goracym apelem** o zgłaszanie wszelkich wolnych posad do naszego biura pośrednictwa pracy przy Związku, Pl. Matejki 4, oraz o przyjmowanie poleconych przez nas szoferów.

Podziękowanie.

Kochani Koledzy! Z radością donoszę Wam, że wiadomą posadę otrzymałem. Serdecznie Wam dziękuję za tak silne poparcie, a szczególnie Kol. Prezesowi Guślewiczowi

Proszę o nadesłanie mi czeków, abym mógł regularnie wpłacać wkładki członkowskie. — W miarę możności będę się starał wyrównywać zaległe wkładki z czasów mego przymusowego bezrobocia.

Z koleżańskim pozdrowieniem
Adolf Kiełbowski.

Podziękowanie.

Do Szanownego Zarządu Zw. Automobilistów w Krakowie. — Uprzejmie zawiadamiam, że od oskarżenia o uszkodzenie ciała zostałem zupełnie uwolniony. Równocześnie serdecznie Wam panowie Koledzy dziękuję za obrońcę, który rzeczowym stawieniem kwestji uwolnił mię od sprawy, która mi spędzała przez parę tygodni sen z oczu. Przyznam się, że niespodziewałem się cało wyjść z tej sprawy, gdyż słabe miałem dowody niewinności.

Czołem
Paweł Merc.

Biura redakcji i administracji „Szofer Krakowski“ czynne są codziennie od godz. 6 — 9 wieczór, w niedzielę i święta od godz. 10—12 w poł., w lokalu Związku, Plac Matejki 4.

Mapa Automobilowa Małopolski wydana przez Okręgową Dyrekcję Robót Publicznych jest do nabycia w sekretarjacie Związku. Na mapie oznaczone są wszystkie drogi i dokładna ilość kilometrów do danej miejscowości.

Na fundusz prasowy.

Dr. Aschenbrenner Tom.	100 zł.
Bujas Adam	10 zł.
Guślewicz Stefan	30 zł.
Lancmański Stefan	10 zł.
Inż. Stroński	70 zł.

Koledzy! zasilajcie fundusz prasowy!